

139, 140 - Una ciudad católica en 1440 y en 1840 (de *Contrasts* de A. W. Pugin, 1836).

Capítulo V

La ciudad industrial y sus críticos

BENEVOLO, Leonardo. *Historia da arquitetura Moderna* sp. Perspectiva, 1988.

Los hechos narrados en los cuatro primeros capítulos constituyen la historia oficial de la ciudad industrial en Europa hasta el penúltimo decenio del XIX. Si sólo pretendiéramos estudiar este período no habría por qué relacionarlo con ningún otro; el ambiente peculiar de la ciudad del XIX es precisamente el resultado de esta densa y desordenada sucesión de hechos, no resumibles, por más que se quiera, en un proceso unitario.

Pero nuestra intención es estudiar la formación del movimiento moderno, que precisamente se puede definir como la alternativa histórica a la ciudad hasta aquí descrita. Por lo que deberemos seguir ocupándonos, en los próximos capítulos, del debate cultural que se plantea en este período, y rastrear los principios que conducirán posteriormente —en los últimos diez años del XIX y los veinte primeros del XX— a formular un programa de acción capaz de transformar la pesada realidad del ambiente urbano construido hasta entonces.

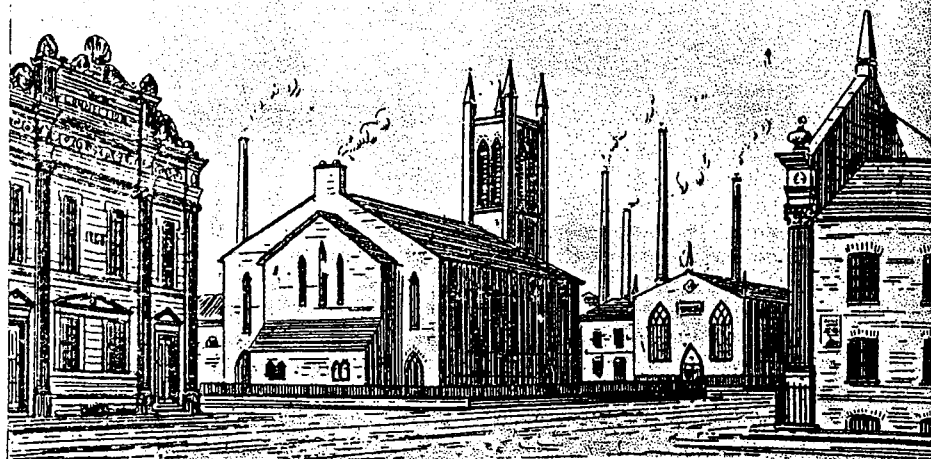
En este capítulo se analizará hasta qué punto la cultura del XIX es consciente de las transformaciones que tienen lugar en la ciudad y el campo; de hecho, esta conciencia constituye el presupuesto necesario para cualquier intento consciente de cambiar las cosas. En el capítulo VI se intentará hacer una síntesis de las iniciativas para la reforma de la ciudad industrial, que constituyen el contexto polémico de los hechos descritos en los cuatro primeros capítulos.

Las experiencias de que deberemos hablar

pueden ser, todas ellas, en el fondo, encuadradas en un nivel teórico, y no han modificado de forma apreciable el curso de los acontecimientos; pero se trata de teorías muy concretas, siempre a punto de ser llevadas a la realidad, para lo que bastaría encontrar el método adecuado para insertarse en el proceso de desarrollo puesto en marcha por la revolución industrial.

Esta exposición conducirá siempre a una descripción parcial del período histórico tratado, pero servirá para subrayar la separación entre las ideas y las realizaciones —diferencias que precisamente constituyen la contradicción más notable de la ciudad del XIX— y poner de relieve el tenue hilo conductor que une entre sí las iniciativas de la cultura de oposición.

Después de 1830, cuando se proceda a la «reorganización», descrita en el capítulo II, se empieza a considerar la revolución industrial con el suficiente distanciamiento como para intentar una primera sistematización histórica. En 1835, E. Baines publica la primera historia de la industria del algodón en Inglaterra, y A. Ure la *Filosofía de las manufacturas*, donde hace la apología de la gran industria mecánica; en 1838 aparece la primera edición del *Progreso de la Nación*, de G. B. Porter, en la cual, y en las ediciones sucesivas de 1846 y de 1850, da cuenta de los últimos pasos del desarrollo. F. Le Play dirige una amplia encuesta sobre las condiciones de los trabajadores en toda Europa, que se publica en seis tomos en 1855.



141 - Los elementos del paisaje industrial, vistos por Pugin (*The True Principles of Pointed or Christian Architecture*, 1841).

En 1843 y 1845 aparecen dos obras célebres, que juzgan la revolución industrial desde principios políticos opuestos: *Pasado y presente*, de Th. Carlyle, y *La situación de la clase obrera en Inglaterra*, de F. Engels.

Mientras los historiadores de la industria se entusiasman con el progreso material, los escritores de economía y política se muestra, en general, pesimista.

Aunque Carlyle reconoce los males que ha traído consigo la revolución industrial, no identifica las causas de estos males en ninguna institución a suprimir ni en ninguna fuerza a combatir, de ahí que no indique remedios de tipo práctico y que ponga a salvo los valores de la revolución industrial, actuando a un nivel metahistórico. El católico Le Play está convencido de que la causa principal es la aplicación desenfrenada del liberalismo smithiano, el liberal Cobden está persuadido de lo contrario, de que los males provienen de la incompleta aplicación del liberalismo y del mantenimiento del impuesto sobre el grano, mientras que el socialista

Engels piensa que el obstáculo a eliminar es la explotación capitalista de una clase sobre las otras.

Todos los remedios propuestos —por acertados o erróneos que sean, según el punto de vista político— tienen un defecto común: descuidan los problemas parciales, planteados por cada aspecto de la sociedad contemporánea, englobándolos en el problema general de la tendencia ideológica. Todos, en definitiva, tienen a la realidad por más simple de lo que es, y evidencian su idea de que los problemas parciales se resuelven por sí mismos, por una especie de necesidad deductiva, tras haberse realizado ciertas transformaciones fundamentales.

Así, comprometidos en el debate ideológico, los escritores de economía y política nada tienen que decir sobre el problema, más restringido, de las transformaciones que está sufriendo el ambiente urbano. Ahora que los nuevos edificios e instalaciones han llegado ya a un cierto nivel de acumulación, la cara de la nueva ciudad se ofrece por pri-

mera vez a la vista de todos; esta cara es triste y desoladora, pero nadie propondrá ningún remedio para restituírle orden y belleza. La ciudad industrial es rechazada en bloque por conservadores y progresistas, por aristócratas y demócratas; no se trata de un problema a resolver, sino de un hecho pasado y desagradable, carece de razones propias, susceptibles de ser interpretadas y estudiadas; sólo contiene procesos mecánicos carentes de sentido.

Un símbolo de esta concepción —tan espontánea que llega a ser descrita objetivamente, como si se tratara de algo concreto— es Coketown, la ciudad del carbón, donde viven los personajes de *Tiempos difíciles*, de Dickens. He aquí la primera descripción que aparece en la novela.

Coketown, hacia donde se dirigían Gradgrind y Bounderby, era un triunfo de la realidad, puesto que no se había dejado corromper por la fantasía más que la señora Gradgrind... Era una ciudad de ladrillos rojos, o mejor, de ladrillos que hubieran sido rojos si el humo y la ceniza se lo hubiesen permitido; tal como estaban las cosas, era una ciudad de un rojo y negro no natural, como la cara pintada de un salvaje. Era una ciudad de máquinas y altas chimeneas, de las que salían, sin solución de continuidad, interminables serpientes de humo que jamás llegaban a desvanecerse.

Tenía un canal negro, un río de color púrpura por los barnices malolientes, y grandes grupos de edificios, llenos de ventanas (fig. 141), donde durante todo el día había un continuo golpear y trepidar, donde los émbolos de las máquinas de vapor se movían arriba y abajo, monótonos, como la cabeza de un elefante víctima de una locura melancólica. Tenía muchas calles, anchas, iguales las unas a las otras y muchas callejuelas, aún más iguales las unas a las otras, donde vivían personas, igualmente parecidas las unas a las otras, que salían y entraban, todas a las mismas horas (fig. 143), con el mismo arrastrar de pie, sobre el mismo empedrado, para hacer el mismo trabajo, personas para quienes cada día era igual al día anterior y al día siguiente, cada año el duplicado del año pasado y del año próximo... No veríais nada en Coketown que no fuese estrictamente

laboral. Si los miembros de una secta religiosa se construían una iglesia en algún lugar —como habían hecho los miembros de dieciocho sectas—, venía a ser una especie de pío depósito de ladrillos rojos, coronado algunas veces (pero sólo en los ejemplos más esforzadamente ornamentales) por una campana metida en una especie de jaula para pájaros... Todos los rótulos de la ciudad estaban escritos del mismo modo, en severos caracteres blancos y negros. La cárcel hubiera podido ser el hospital, el hospital hubiera podido ser la cárcel, el Ayuntamiento hubiera podido ser una u otro, o los dos juntos, o cualquier otra cosa, porque sus respectivas apariencias arquitectónicas nada indicaban en contra. Realidades, realidades, realidades por todas partes, en el aspecto material de la ciudad; realidades, realidades por todas partes, en su aspecto inmaterial.

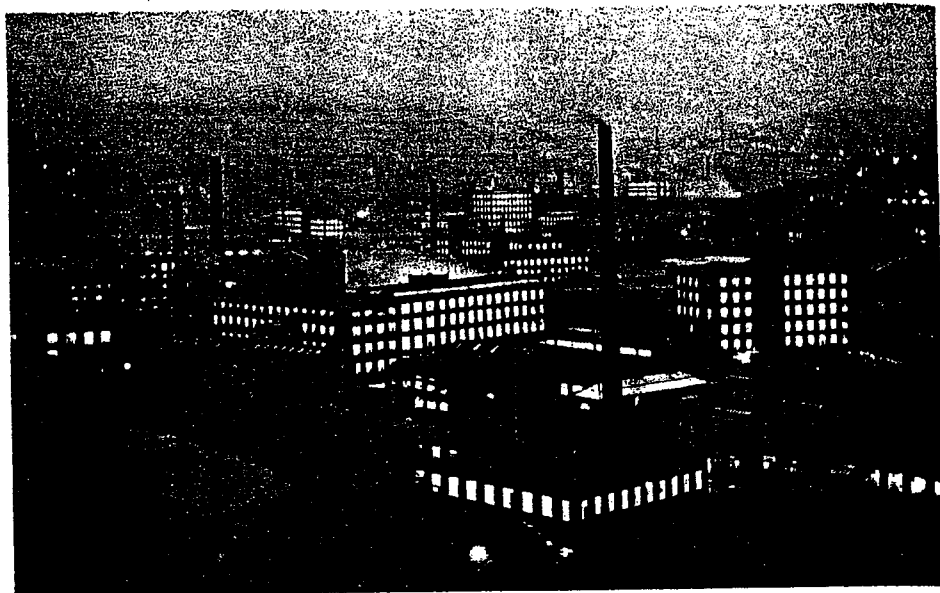
La escuela de M'Choakumchild no era más que una realidad, la escuela de dibujo no era más que una realidad, las relaciones entre patrón y obreros no eran más que una realidad, no había más que realidades entre el hospital de maternidad y el cementerio, y lo que no se podía trasladar a cifras, lo que no se podía comprar al precio más bajo para revenderlo al más alto, no existía, ni existiría jamás, por los siglos de los siglos. Amén.¹

La reacción del escritor ante esta realidad es casi instintiva y semejante a la del joven Tom Gradgrind, aparte, naturalmente, de su tono bandidesco: «Me gustaría poder reunir todas las cosas de que hablamos tanto, y todas las cifras, y todos los que las han inventado, me gustaría ponerles sobre mil barriles de pólvora y hacerles pedazos a todos de un solo golpe».²

Pero, pese a toda hostilidad preconcebida, nada hay superficial en la descripción de Dickens; precisamente por la animosidad que la informa, penetra en la realidad del ambiente industrial, mucho más que los innumerables discursos laudatorios del progreso, donde la nueva ciudad se presenta como un inmenso taller en fiestas. Señala algunos

¹ CH. DICKENS, *Tiempos difíciles* (1854), trad. it. 1951, pág. 28-29.

² CH. DICKENS, *op. cit.*, pág. 57.



142, 143 - Dos vistas de Coketown (Colne Valley y Middlesborough).

aspectos típicos de la construcción de aquel tiempo, por ejemplo, la composición por repetición indefinida de elementos iguales, y la confusión entre la tipología de la edificación. Pero a estos hechos se les atribuye una especie de persistencia metafísica, que transforma la observación de la realidad en un mito literario; así, en las descripciones de paisajes —ciertamente manieristas y prototipos de otras innumerables descripciones convencionales— Dickens lo pinta todo negro, y atribuye a Coketown las cualidades más desagradables, no sólo visuales, también auditivas y olfativas:

Parecía que toda la ciudad se friera en aceite. Por todas partes había un olor insoportable a aceite hirviendo. El aceite daba brillo a las máquinas, ensuciaba la ropa de los hombres, corría y goteaba de los muchos pisos de las fábricas. La atmósfera de estos palacios de hadas se parecía al soplo del simún, y sus habitantes, jadeando por el calor, avanzaban fatigosamente en el desierto. Pero ninguna temperatura podía volver más locos, o más sabios, a aquellos elefantes melancólicos. Sus aburridas cabezas se levantaban y bajaban con el mismo ritmo, hiciera calor o frío, lloviera o hubiera sequía, hiciera bueno o malo. El rítmico movimiento de sus sombras en las paredes era el sustitutivo que Coketown podía ofrecer de las sombras en los bosques rumorosos y, en lugar del zumbido estival de los insectos, podía ofrecer, durante todo el año, desde el amanecer del lunes al anochecer del sábado, el chirrido de las ruedas y de los engranajes.³

Lo que induce a Dickens a cargar las tintas no son tanto los defectos reales de la ciudad industrial, como la inquietud que le invade cuando trata de aprehender, por medio de sus viejos esquemas mentales, la imagen del nuevo ambiente urbano, que tiene unos límites menos precisos y cambia mucho más aprisa.

En las épocas anteriores la ciudad era una cosa limitada, mensurable y relativamente inmóvil; se podía, por ello, reflejarla más fácilmente en una representación unitaria e

intuitiva. Cualquiera que construyera un edificio podía concebirlo en relación con toda la ciudad y si la actividad de cada constructor estaba guiada por una misma sensibilidad, la unidad del conjunto quedaba garantizada con el tiempo, sin que fuera menester la intervención de una planificación reflexiva.

Pero las cantidades ahora en juego —número de habitantes, número de casas, kilómetros de calles, etc.—, son mucho mayores, y escapan a la posibilidad de representación directa. Londres, París, Viena han crecido de tal forma que nadie es capaz de verlas en su conjunto desde ningún punto, ni de atravesarlas de punta a punta de una sola vez, ni siquiera de reconstruir su imagen completa en la memoria, aunque las hubiera recorrido sin dejar un solo rincón. La velocidad de crecimiento ha atenuado mucho, y nadie puede hacerse idea de los nuevos desarrollos, si no es considerándolos por etapas; los propios habitantes se maravillan, de tanto en tanto, de las imprevistas transformaciones del aspecto de su ciudad. También hoy, quien viva en una gran ciudad se verá continuamente sorprendido por el espectáculo de los nuevos barrios, que no ha tenido tiempo de ver en construcción, por la transformación de los viejos ambientes tradicionales, sin haberse podido dar cuenta de las fases del cambio, y tendrá la inquietante sensación de haber quedado atrás, en su propia experiencia, respecto a la vida de la ciudad. Sólo un gran poeta, a mediados del XIX, advierte este cambio en términos explícitos y lo expresa en el célebre dístico:

Le vieux Paris n'est plus; la forme d'une
[ville
change plus vite, hélas, que le coeur d'un
[mortel! ⁴

En el pasado, el ritmo de la vida de una ciudad se presentaba más lento y estable que el ritmo de la vida humana, y los hombres

⁴ Ya no existe el viejo París; la forma de una ciudad cambia más rápido, ¡ay!, que el corazón de los mortales. CH. BAUDELAIRE, *Les fleurs du mal*, Le Cygne, I, núm. 7-8, 1857.

³ CH. DICKENS, *op. cit.*, págs. 111-112.

encontraban en la ciudad un punto de apoyo y referencia para su experiencia; ahora sucede lo contrario, y aquel punto de apoyo se desploma, porque el rostro de la ciudad aparece más caduco que la memoria humana.

Este cambio —que en la práctica exige el abandono de los antiguos sistema de control intuitivo y su sustitución por un plan organizado de intervenciones— es considerado por los escritores de la época como una limitación negativa, desconcierta su capacidad de representación y es quizás el motivo principal de su desdenoso rechazo.

El tema de la gran ciudad inquieta particularmente a la literatura del XIX; la metrópoli —Londres para los ingleses, París para los franceses— inspira a los escritores alternativamente un furioso rechazo y una atracción morbosa.

Ya en 1726 Defoe escribía sobre Londres: «¿Hasta dónde se extenderá esta ciudad monstruosa? ¿Dónde debe colocarse su línea de límite o de circunvalación?»⁵

Cuando Heine llega a Londres en 1828, su impresión es ésta:

He visto la cosa más extraordinaria que la tierra pueda mostrar al alma estupefacta; la he visto, y todavía estoy aturrido... aún permanece en mi memoria aquella selva petrificada de casas y, en medio, el río impetuoso de vivaces rostros humanos, con todo el arco iris de sus pasiones, con toda su prisa desesperada... Esta desusada santidad de las cosas, esta uniformidad colosal, este movimiento mecánico, este aire de tedio en la misma alegría, este Londres desorbitado, que oprime la fantasía y destroza el corazón.⁶

También en esta ocasión la visión de un poeta, con todo, es más penetrante que la de sus contemporáneos; Heine se da cuenta de que la grandiosidad de Londres no resulta de una imagen arquitectónica, en el sentido tradicional, sino que deriva de la re-

⁵ Cit. en J. W. R. ADAMS, *Modern Town and Country Planning*, Londres, 1952.

⁶ H. HEINE, *Frammenti inglesi* (1830), trad. it., Milán, 1956, pág. 184.

petición indefinida de elementos a escala humana: «Esperaba grandes palacios y no vi más que barracas. Pero es precisamente su uniformidad y su cantidad incalculable, las que dan tal impresión de grandiosidad.»

Para Balzac, París es «el gran cáncer humeante que se extiende por las orillas del Sena», o la ciudad de las mil luces, la capital del placer. Es difícil que un escritor de esta época sea objetivo y equilibrado, se habla de una gran ciudad y, de hecho, se desconoce la realidad, se la sustituye por una imagen mítica, teñida por el oro del entusiasmo o el negro de la desconfianza.

Mientras los escritores cargan de tintas oscuras sus descripciones sobre la desolación de centros industriales y metrópolis, los informes de los ingenieros y reformadores sociales, analizan los mismos ambientes con un fin muy distinto: intervenir en ellos y cambiarlos o, al menos, aliviar los males más graves. Los primeros rechazan totalmente el fenómeno, y no están dispuestos a hacer ninguna distinción; los segundos, que deben preparar su acción práctica, se comprometen a aislar las causas, para atacarlas con disposiciones técnicas y administrativas; se comprometen, también, a hincar los puntos de apoyo de su actividad en la realidad misma.

Debido a esta diferencia de interés, los escritores como Dickens y la opinión pública que ellos reflejan, prestan poca ayuda a los reformadores; terminando, incluso, por confundir, en su rechazo, a Coketown con cualquier persona que actúe y acepte, aunque sea parcialmente, esta realidad.

La historia de la oposición a las leyes de sanidad de 1848 en Inglaterra y de 1850 en Francia es sumamente instructiva. Se diría que disposiciones tan racionales debieran aceptarse sin dificultad, sin embargo, encuentran toda clase de obstáculos: por parte de los propietarios de casas y terrenos a cuyos intereses afectan; por parte de los liberales, que temen limitaciones arbitrarias al derecho de propiedad privada; por parte de los conservadores, que ven con malos ojos cualquier novedad.

El radical «Economista» del 13 de mayo de 1848, se queja de que el *Public Health Act* no haya tenido una adecuada oposición y, renunciando a entrar en detalles, porque la ley se refiere a «una gran cantidad de materias, que no podemos ni siquiera enumerar, sin manchar nuestro espacio con una lista de palabras casi ofensivas» (se trata de alcantarillados, recogida de basuras, etc.), observa: «Los sufrimientos y las enfermedades son advertencias de la naturaleza; no se pueden eliminar; los intentos impacientes de la filantropía para barrerlos del mundo por medio de leyes, antes de haber descubierto su objeto y su finalidad, han traído siempre como consecuencia más mal que bien.»⁷ Por fortuna, observa Bertrand Russell: «La filantropía del Parlamento estaba a prueba contra todos estos argumentos contrarios a la construcción de un sistema adecuado de alcantarillado, porque las epidemias causadas por su falta enfurecían a las gentes a pocos pasos de la Cámara de los Comunes.»⁸

Discusiones parecidas tienen lugar en Francia, con motivo de la aprobación de la ley de Melun, de 1850. En el «Moniteur», del 19 de diciembre de 1849, aparece: «El asunto es delicado... el libre uso, la libre disposición de las cosas que pertenecen a un ciudadano exigen el más severo de los respetos, porque se trata de las primeras bases del orden social.»⁹

No son los moderados quienes oponen tales objeciones de principio, sino los progresistas; están dominados por la preocupación política general, que J. Stuart Mill resume así: «La razón última y más poderosa contra la intervención del Estado es el daño, no pequeño, que se deriva del acrecentamiento innecesario de su autoridad.»¹⁰ La costumbre

⁷ Cit. en J. H. CLAPHAM, *An Economic History of Modern Britain, the Early Railway Age*, Cambridge, 1939, pág. 545.

⁸ B. RUSSELL, *Storia delle idee del secolo XIX* (1934), trad. it., Turín, 1950, pág. 142.

⁹ M. DE RIANCEY, cit. en P. LAVEDAN, *Histoire de l'urbanisme, époque contemporaine*, París, 1952, pág. 89.

¹⁰ J. STUART MILL, *La libertà* (1859), trad. it., Milán, 1946, pág. 164.

de trasladar todos los problemas a la esfera teórica obstaculiza los progresos de la planificación, que substancialmente es un problema de graduación.

Igualmente reveladoras son las críticas dirigidas contra los trabajos de Haussmann, sobre las que conviene hacer todavía hincapié para dar una idea de las valoraciones más habituales, hechas por los sectores cultos de la época, aunque se trate de tendencias opuestas.

Proudhon, describiendo la noche del 1 de junio de 1863, pone de manifiesto el desagrado que a los obreros parisienses les causa la «ciudad nueva, monótona y agobiante del señor Haussmann, con sus boulevards rectilíneos, con sus palacios gigantescos, con sus quais magníficos, pero desiertos, con su río entristecido, que ya no lleva más que piedras y arena, con sus estaciones de ferrocarril, que habiendo sustituido los puertos de la antigua ciudad, han destruido su razón de ser, con sus plazas y sus nuevos teatros, sus nuevos cuarteles, el nuevo pavimento, las legiones de barrénderos y el polvo espantoso... Ciudad cosmopolita, donde ya no es posible reconocer al indígena.»¹¹

Veullot escribe en 1867:

París es un lugar célebre, donde se está formando una ciudad todavía inacabada. Se dice que esta ciudad será la maravilla del mundo, el triunfo de la ciencia moderna, material y moralmente. Sus habitantes gozan de una libertad total siempre que se mantengan en una estricta obediencia. Para resolver este problema de salud pública, se ha querido favorecer, por un lado, la circulación de ideas, por el otro, la de regimientos. Un sabio sistema de conductos satisface ambas exigencias. Las calles de París son anchas y largas, flanqueadas por inmensas casas. Estas largas calles crecen en longitud de día en día. Cuanto más anchas, más difícil es el tránsito. Los coches obstruyen la amplia calzada, los peatones invaden las amplias aceras. Si se observa una de estas calles desde una

¹¹ P.-J. PROUDHON, *La capacité politique*, cit. en E. DOLLEANS, *Storia del movimento operaio*, I (1939), trad. it., Roma, 1946, pág. 270.

azotea, da la impresión de un río desbordado que arrastra los restos de un mundo.

Las construcciones del nuevo París presentan todos los estilos, el conjunto no carece de cierta unidad, porque todos estos estilos son del género aburrido, del más aburrido de los géneros aburridos, que es el enfático y en fila. ¡En fila y cubiertos! ¡Se diría que el Anfión de esta ciudad haya sido un cabo!

Estas grandes calles, estos grandes *quais*, estos grandes edificios, estas grandes alcantarillas, sus fisonomías mal copiadas o mal imaginadas, conservan un no sé qué, que indica su suerte improvisada e irregular. Destilan aburrimiento... El nuevo París carecerá de historia, y la historia del viejo París se perderá. Todas las huellas se han borrado para las personas menores de treinta años. Los mismos viejos monumentos que quedan en pie no dicen nada, porque todo ha cambiado a su alrededor. Notre-Dame y la torre de Saint-Jacques están tan en su sitio como el Obelisco: se diría que los han colocado allí, también traídos desde lejos, como si se tratara de vanas curiosidades.¹²

Juicios parecidos debían circular abundantemente por París durante los años 70 del XIX; si, se encuentran ejemplos en el *Journal de los Goncourt* (18 noviembre de 1860), en las *Heures Parisiennes*, de A. Delvau (1866) e incluso en una comedia de Sardou del mismo año:

RENÉ (de pie): En fin, tío: ¿Qué reprocháis a este nuevo París?

GENEVOIX: Mi querido muchacho: ya no existe el viejo París. ¡Qué gran verdad! Una ciudad estrecha, insana, insuficiente, pero pintoresca, variada, encantadora, llena de recuerdos ¡y tan hecha a nuestra medida! ¡Tan cómoda por su misma pequeñez! Teníamos a mano nuestros paseos, nuestros espectáculos habituales reunidos en grupo; incluso hacíamos ahí nuestras pequeñas revoluciones: era tan agradable.

Los trayectos a pie no eran una molestia sino un placer. La ciudad había llegado a ese compromiso tan parisiense entre la pereza y la actividad, ¡La *flânerie*!

¹² L. VEUILLLOT, *Les odeurs de Paris*, cit. en J. WILHELM, *La vie à Paris*, París, 1947, páginas 20-22.

Ahora, para la mínima salida hay que andar leguas por unas calles fangosas, que las mujeres atraviesan sin gracia, sin poder ayudarse con la regularidad del adoquinado, una acera eterna, a todo lo largo; un árbol, un banco, un quiosco; un árbol, un banco, un quiosco; un árbol, un banco... Y ahí arriba, el sol, el polvo, el orden nauseabundo. Una muchedumbre compleja, cosmopolita, vociferando en todas las lenguas, cubierta de todos los colores. Nada queda de lo que hacía de nosotros un pequeño mundo aparte, el conocedor, el aficionado, el opositor. ¡La élite del espíritu y del gusto!

¡Lo que nos perdemos, oh dioses, pero si es todo! ¡Ya no es Atenas sino Babilonia! ¡Ya no es una ciudad sino una estación! ¡Ya no es la capital de Francia, sino la de toda Europa, una maravilla sin igual, un mundo, de acuerdo. Pero, en cualquier caso, ya no es París, porque sus habitantes no son ya los parisenses.

CLAUDE: Entonces, tío, no comprendéis lo que tiene de grande, de cómodo, de higiénico.

GENEVOIX: Pero si te digo que lo admiro. Era inevitable, tenía que hacerse y se ha hecho. Y se ha hecho bien. Bueno, todo se ha resuelto de la mejor de las maneras. ¡Vival! Aplaudo con entusiasmo y me felicito de que el buen Dios no haya conocido este maravilloso sistema municipal, y no haya creado alineados a los árboles, y en dos filas a las estrellas.¹³

Hausmann dedica muchas páginas de sus *Memorias* a refutar críticas de este tipo y no oculta su irritación cuando ve su obra juzgada de forma tan evasiva; prefiere descender a los detalles, contraponiendo, a los razonamientos de sus adversarios, listas, cifras y fechas.

En 1858 tiene lugar una polémica mucho más significativa, con ocasión de la sentencia ya mencionada, del Consejo de Estado, limitando la facultad de expropiación de los terrenos de utilidad pública. Hausmann escribe:

El nuevo decreto, deliberado *motu proprio* por ese gran Consejo, no sólo volvía a plantear

¹³ V. SARDOU, *Maison neuve* (Vaudeville, 4-12-1866, acto I, escena XII).

la cuestión de la preciosa facultad, ya concedida a la ciudad, de expropiar los terrenos situados a los lados del trazado de las calles por abrir y considerados necesarios para la construcción de casas aceptables e higiénicas, sino que daba a los propietarios de los inmuebles afectados el derecho de conservar en su propiedad los terrenos no destinados a suelo público, tras haber hecho pagar a la ciudad, naturalmente, todo el valor de las construcciones que se alzaban en su terreno, además de las indemnizaciones a los inquilinos que las ocupaban.

Así se aseguraba gratuitamente al expropiado el beneficio de la plusvalía acumulada en el terreno, lograda por un trabajo fructífero, a expensas de la ciudad, bordeando una calle ancha y bella; la ciudad se veía privada de la oportunidad de recuperar, en parte, los grandes gastos producidos por su propia iniciativa, volviendo a vender los terrenos a precio ventajoso.¹⁴

El liberal J. Ferry le responde así:

Podría tener usted razón, señor prefecto, si el decreto del día 27 de diciembre de 1858 hubiera constituido un nuevo derecho para los propietarios; pero este decreto simplemente ha regularizado el ejercicio de un antiguo derecho; que este acontecimiento haya abierto los ojos a un buen número de propietarios es muy posible; pero es demasiado ingenuo, por parte del señor prefecto, confesar que en su cálculos entraba una estafa contra un derecho constantemente reconocido por nuestras leyes. El argumento es, pues, pura fantasía.¹⁵

El prefecto intuye claramente una de las exigencias de la urbanística moderna: la necesidad de asegurar para la colectividad, en todo o en parte, el aumento de valor de los terrenos, debido a las obras del plan regulador, transformándolas, de depósitos a fondo perdido, en inversiones productivas, mientras que Ferry, ciñéndose a la letra de la ley, defiende una concepción anticuada y miope. Sin embargo, cuando tuvo lugar esta polémica

¹⁴ G. E. HAUSMANN, *Mémoires*, cit., vol. II, págs. 310-311.

¹⁵ J. FERRY, *Comptes fantastique d'Hausmann*, París, 1868, pág. 23.

ca, hace un siglo, Ferry pasaba por un intelectual progresista y Hausmann por un burocrata inculco y reaccionario.

El mismo desprecio hacia los problemas particulares y la misma intransigencia doctrinal puede observarse —por distintas razones— entre los escritores marxistas.

Desde 1850 se estudian, por parte de los gobiernos o de los filántropos privados, varios sistemas para dar mejores viviendas a las clases obreras. Y, sin embargo, en 1872 F. Engels publica una serie de artículos en el *Volksstaat* de Leipzig, posteriormente recogidos en un volumen bajo el título *Wohnungsfrage*, para demostrar la imposibilidad de todos estos intentos. Poniendo con Proudhon y Sax (que habían propuesto transformar el pago de los alquileres en cuotas de amortización y permitir, así, a los obreros convertirse en propietarios de sus viviendas), Engels sostiene que esto no serviría para nada, puesto que, subsistiendo la relación de explotación entre obreros y capitalistas, «los salarios disminuirían en porcentaje correspondiente a la medida de los alquileres ahorrados, lo que significa que el obrero seguiría pagando el alquiler de su casa, no como antes en dinero entregado al casero, sino en forma de trabajo no cobrado, retenido por el industrial para el cual trabaja»¹⁶ y concluye:

Solamente la solución del problema social, es decir, la abolición del modo de producción capitalista, hará posible, al mismo tiempo, la solución del problema de la vivienda. Pretender resolver el problema de la vivienda y al mismo tiempo querer conservar las grandes aglomeraciones urbanas actuales es un contrasentido. Solamente con la abolición del modo de producción capitalista se eliminarán las grandes aglomeraciones urbanas actuales; y, cuando este proceso esté en marcha, se hará algo muy distinto que dar a cada obrero una casita en propiedad.¹⁷

¹⁶ F. ENGELS, *Zür Wohnungsfrage* (1872), trad. cast. en *El problema de la vivienda y otros escritos*, en curso de publicación por esta misma editorial.

¹⁷ F. ENGELS, *op. cit.*

Así, con base en un puro argumento teórico, condena las colonias de viviendas obreras, construidas en las proximidades de las industrias inglesas y alemanas, la ciudad obrera de Mulhouse, creada por Napoleón III en Alsacia, el movimiento de las cooperativas de mutualidades y las *building societies* inglesas, la legislación inglesa sobre la edificación subvencionada, los trabajos de Haussmann, realizados basándose en la ley francesa de 1850.

La crítica de Engels pone de manifiesto agudamente los defectos de funcionamiento de estos sistemas, pero concluye, con notoria injusticia, que ninguno de ellos ha producido ni producirá nunca ningún resultado útil: «Los focos de infección, los agujeros y las cavernas más infames, donde el modo de producción capitalista encierra noche tras noche a nuestros obreros, no son eliminados, sino sólo trasladados. La misma necesidad económica que los hizo surgir, una primera vez, en un lugar, los genera, una segunda vez, en otro lugar distinto. Y mientras subsista el modo de producción capitalista, es una locura pretender resolver aisladamente el problema de la vivienda o cualquier otro problema social que pese sobre la suerte de los obreros.»¹⁹

Bajo la intransigencia teórica de Engels se advierte también el desasosiego y el desagrado por la ciudad industrial, que son motivos comunes a la literatura ochocentista incluso en el caso de autores que, como Engels, son conscientes teóricamente de la necesaria relación entre industria y sociedad contemporánea.

El desagrado por la ciudad moderna se da, generalmente, acompañado de la añoranza por la ciudad antigua, que se presenta bajo una luz excesivamente favorable, a menudo en abierto contraste con la realidad histórica. Engels, por ejemplo, en el informe sobre las condiciones de la clase obrera en Inglaterra, describe un cuadro idílico y falso sobre las condiciones de los obreros en la era preindustrial:

¹⁸ F. ENGELS, *op. cit.*

El hilado y el tejido se hacían en casa del obrero. Las familias vivían, en su mayoría, en el campo, cerca de las ciudades, y los obreros llevaban una existencia muy confortable, una vida puntual y regular, temerosa y honrada. No tenían necesidad de agotarse, y disponían del ocio de un sano trabajo en su jardín o en su campo.¹⁹

Es el mismo tono de los cuentos de Dickens, o de los ensayos de Ruskin sobre la Edad Media. Este contraste entre el presente y el pasado, no imparcial, sino turbado y conmovido, es otro motivo constante en la literatura del XIX, expresado, de forma insuperable, en los conocidos versos de Morris:

Forget six counties overhung with smoke
Forget the snorting steam and piston stroke
Forget the spreading of the hideous town
Think rather of the pack-horse on the down
And dream of London, small, and withe, and
[clean
The clear Thames bordered by its garden
[green...»

Es sólo una imagen literaria porque, si bien Londres era pequeña en la Edad Media, ciertamente nunca ha sido ni blanca ni limpia, y esto se sabía ya en el tiempo de Morris; pero las imágenes que contienen una carga afectiva semejante resisten todos los mentís de la historia, e incluso Mumford, en *Culture of cities*, se esfuerza por mantener la tradicional concepción bucólica de la ciudad medieval.

Cuando hablábamos de las Exposiciones universales veíamos que los juicios de sus contemporáneos sobre la arquitectura industrial y, especialmente, sobre las obras de hierro, van desde un rechazo arrogante hasta

¹⁹ F. ENGELS, *Die Lage der Arbeitenden Klassen in England*, trad. cast. en *El problema de la vivienda y otros escritos*, cit.

²⁰ Olvida seis condados cubiertos de humo. Olvida el resoplido del vapor y el golpe de pistón / Olvida el crecimiento de la odiosa ciudad. Piensa un rato en un percherón en la colina / Sueña en Londres, pequeño y blanco y limpio / El limpio Támesis bordeado por sus huertos... W. MORRIS, *The Earthly Paradise*, Londres, 1868, prólogo.

un entusiasmo ingenuo y cordial. Casi siempre son juicios globales, llevados al extremo, y rara vez dejan lugar a apreciaciones equilibradas y dignas de atención sobre la calidad del nuevo paisaje.

En las últimas décadas del XIX empiezan a aparecer algunos juicios positivos, basados no ya en la admiración descontrolada, sino en una aceptación razonable de la nueva realidad y en una penetración inteligente de sus aspectos específicos.

Es un exiguo filón, por ahora, y se limita casi exclusivamente a Inglaterra, pero su aparición es extremadamente significativa, porque anuncia el cambio de actitud respecto a los nuevos medios de expresión, que hará posible la difusión del *art nouveau* en la última década del siglo.

En 1881, S. Butler, cuando describe la vista de Fleet Street en dirección a S. Pablo, en Londres, dice:

Se ha dicho que, con el puente del ferrocarril sobre Ludgate Hill, este panorama ha quedado destruido; yo creo, por el contrario, que ahora, el efecto es más imponente que cuando no existía el puente. El tiempo lo ha suavizado, perdiendo la dureza de su inserción; aumenta considerablemente el sentido de la dimensión, y se hace doblemente visible el movimiento vital de la colosal circulación a la que debe Londres tanto de su carácter. Ganamos más en este sentido de lo que perdemos por la infracción de algún canon pedante sobre la intersección de las líneas rectas. Por completo que sea el mundo bajo el puente, más lo es arriba y, cuando pasan los trenes, el vapor de la locomotora envuelve en nubes la cúpula de S. Pablo, que ofrece entonces al espectador una visión en la que parecen mezclarse lo material con algún misterioso palacio del mundo de los sueños²¹ (figs. 144-146).

Un año más tarde G. B. Shaw, en la novela *La profesión de Cashel Byron*, asume en un largo fragmento, la defensa de los paisajes

²¹ S. BUTLER, *Alps and Sanctuaries*, 1881, cit. en J. GLOAG, *Industrial Art Explained*, Londres, 1946, pág. 80.

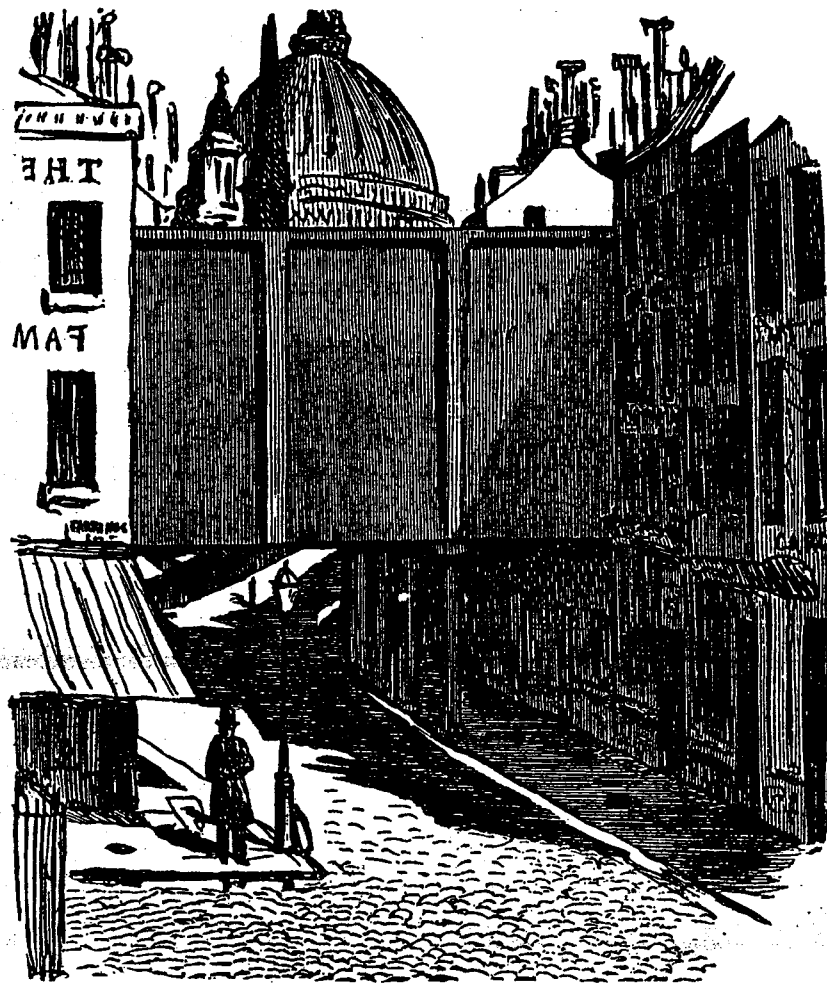
sajes ferroviarios, puesto en boca de Lidia Carew, portavoz de la opinión del propio Shaw. Lidia y su amiga Alicia están en Clapham Junction:

Era una hermosa tarde de verano, y, aunque Alicia pensaba que en las estaciones del ferrocarril las señoras deben permanecer en la sala de espera, no intentó disuadir a Lidia de su deseo de pasear, arriba y abajo, por el extremo desierto del andén que acababa en un terraplén cubierto de flores.

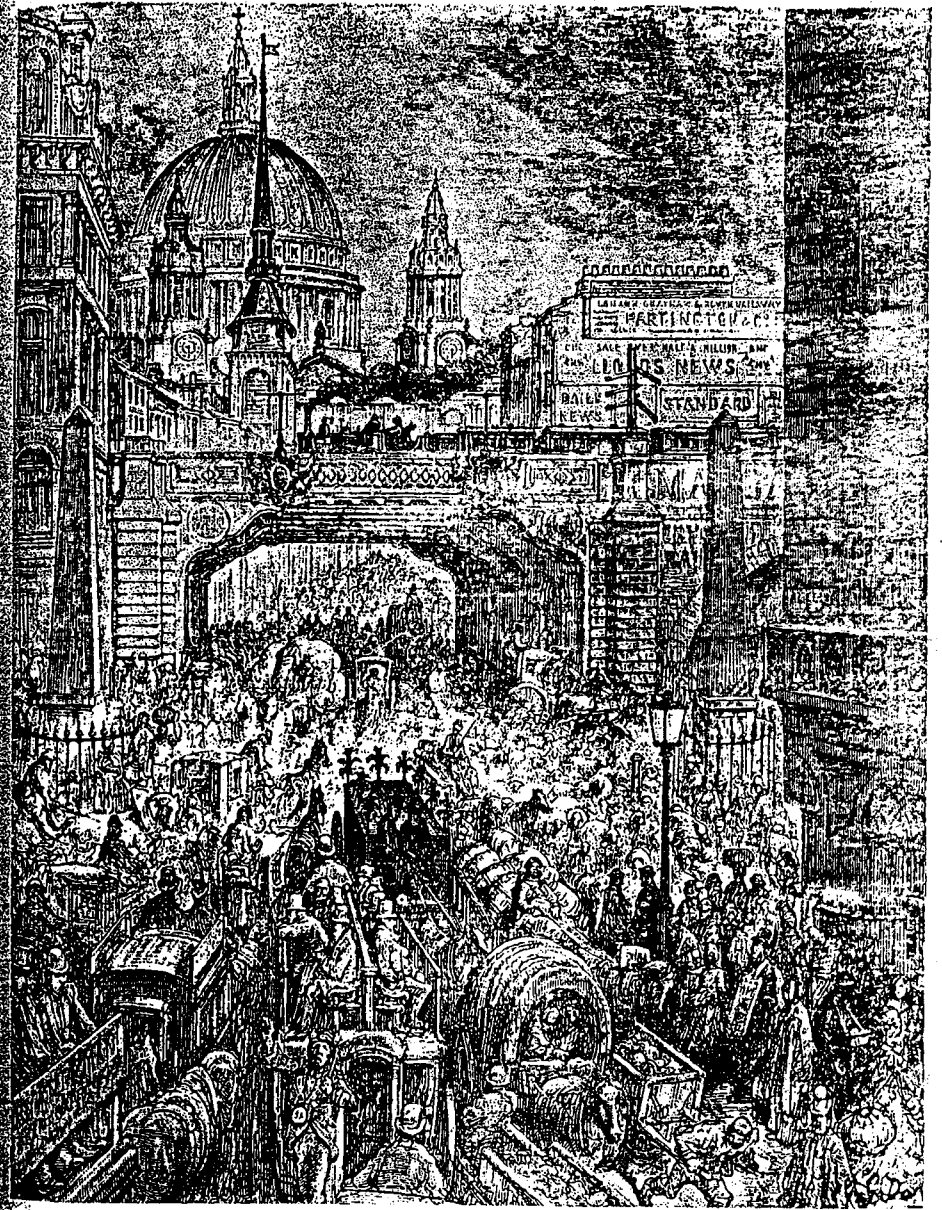
A mí —declaró Lidia— Clapham Junction me parece uno de los sitios más bonitos de Londres.

Es verdad —replicó Alicia con una punta de malicia—, pero yo pensaba que la gente con sensibilidad artística consideraba las estaciones y las vías del tren como manchas en el paisaje.

Algunos sí, pero no los artistas de nuestra generación; y los que repiten esas palabras no son más que loros. Si cada recuerdo de las vacaciones de mi juventud, cada escapada de la ciudad al campo está unido al tren, tengo que pensar en él con sentimientos muy distintos a los de mi padre, a quien le cayó encima esta monstruosa invención mecánica como una novedad desconcertante cuando era ya de media edad. La locomotora es una de las maravillas de la infancia de hoy: los niños se agrupan junto a los puentes para ver pasar los trenes; los chicos andan sacando pecho por las calles, soplando y silbando para imitar las máquinas, y toda esta fantasía poética, por tonta que parezca, se hace sagrada con los años. Además, cuando no se trata del ferrocarril subterráneo de los sucios túneles de Londres, el tren es algo hermoso: su blanco y puro velo de vapor armoniza con cualquier paisaje; y el ruido ¿no te has parado nunca a la orilla del mar, bordeada por una línea de ferrocarril, a escuchar el tren que se oye desde muy lejos? Al principio apenas se distingue del fragor del mar, después se lo va reconociendo en sus variaciones ahora apagado, en una profunda depresión, y, de pronto, retumbando en la ladera de una colina; a veces corre placidamente durante unos minutos, se transforma, luego, de improviso, en un ritmo estrepitoso. Hablar mal del ferrocarril, desde un punto de vista bucólico, está ya superado. Porque en Inglaterra hay ya millones de adultos a quienes el lejano



144 - «Apresuraos, apresuraos, visitad Ludgate Hill, y contemplad —pues quizá sea ésta la última oportunidad que tengáis— la grande y celebrada catedral de San Pablo, erigida por el famoso arquitecto Sir Christopher Wren, durante el reinado de los últimos Stuart. ¡Corred, corred! En muy breve tiempo este importante edificio se volverá invisible, merced a las grandes mejoras que los avances de la inteligencia y el progreso del comercio están provocando providencialmente en esta Gran Metrópoli. Con que daos prisa, antes de que la vista quede cerrada para siempre por el cajón altamente ornamental que la Compañía del Ferrocarril está preparando... No cuesta nada y se trata de una ocasión que durará muy poco y que no se repetirá en la historia de Londres. Daos prisa, daos prisa» (del «Punch» del 8 de agosto de 1863 reproducido en J. Gloag, *Men and Buildings*).



145 - Londres, el viaducto de Ludgate Hill (grabado de G. Doré, 1870).



146 - Londres, el viaducto de Ludgate Hill, en la actualidad.

rumor del tren nos trae sensaciones tan agradables como pueda serlo el canto de un mirlo.²²

Tanto Butler como Shaw, relacionan con precisión el nuevo sentido del paisaje y el tiempo transcurrido, que ha suavizado la dureza de los nuevos artefactos y ha permitido que la sensibilidad vaya acostumbrándose poco a poco a las nuevas formas.

La repetida experiencia del paisaje urbano, al cabo del tiempo, ejerce la misma función respecto a la sensibilidad que las exposiciones con respecto a la nueva pintura, función que Manet expresa tan energicamente ya en 1867:

Exponer es la cuestión vital, la condición *sine qua non* para el artista, porque está claro que, tras algunas observaciones, nos familiarizamos con lo que en un primer momento nos sorprendía o, incluso, nos chocaba. Poco a poco se llega a comprender y admitir. El propio tiempo actúa sobre los cuadros como una página insensible, y lima las asperezas primitivas. Exponer significa encontrar amigos y aliados para la lucha.²³

Para completar este rápido panorama de las reacciones de la cultura del XIX frente a la ciudad industrial queda por hablar de los pintores.

La pintura romántica y, sobre todo, la pintura paisajística, tan frecuente en la primera mitad del XIX, es un medio de evasión del desorden y fealdad de la ciudad industrial; en la aparente fidelidad a la naturaleza, se oculta una idealización de la propia naturaleza, como todavía sin contaminar por el hombre y su industria. Por esto, la pintura de Corot y de Turner es una especie de inverso de las descripciones de Dickens: no son neutrales frente a lo que representan, toman partido apasionadamente por el campo, los árboles, las nubes y las rocas. La búsqueda de ambientes exóticos en Dela-

²² G. B. SHAW, *La profesión de Cashel Byron* (1883), trad. it., Milán, 1956, págs. 111-112.

²³ E. MANET, *Préface au catalogue de l'exposition de ses oeuvres*, París, 1867, cit. en J. WILHELM, *op. cit.*, pág. 83.

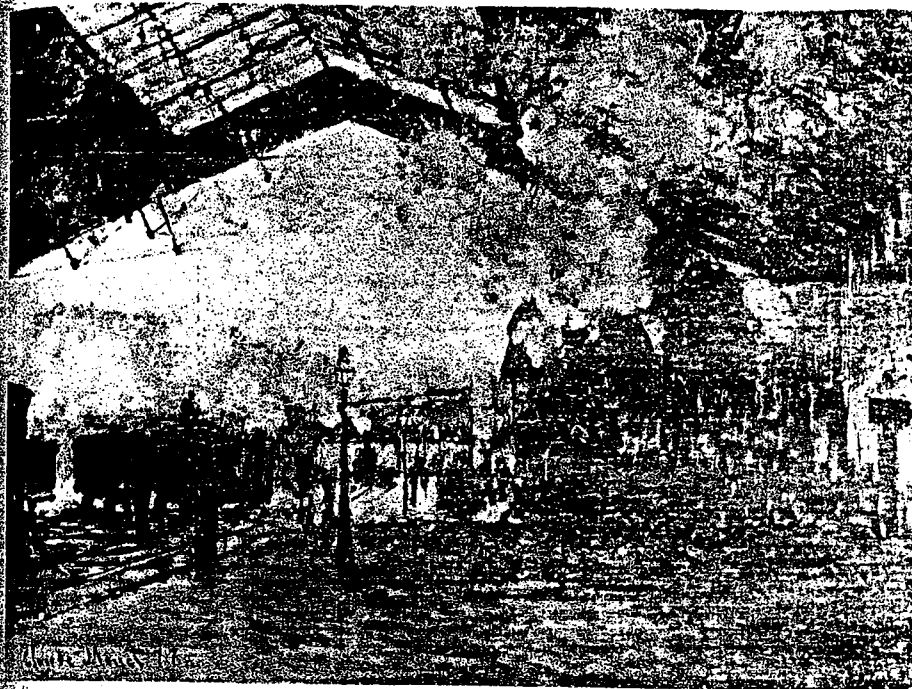
croix, o de ambientes próximos, pero insólitos, como los paisajes alpinos, está ciertamente ligada con el rechazo del ambiente urbano transformado por la industria; del mismo modo, el renovado interés por el pasado de los prerrafaelistas tiene como motivo dominante la fuga del presente que se ofrece triste y prosaico.

Animados igualmente por la pasión del contenido, pero adversarios de la evasión romántica, los realistas —Courbet, Millet, Daumier— ponen, por vez primera su atención en la realidad cotidiana, en sus aspectos más comunes; el nuevo paisaje —la ciudad y el campo como sede del trabajo humano— no tiene todavía para ellos una forma definida; la representación está dominada, en primer plano, por el hombre, que incorpora e integra, por así decir, el ambiente circundante; es este uso del primer plano y la concentración de los significados expresivos en el gesto de pocos personajes lo que dan su extraordinario carácter incisivo a algunas imágenes de Daumier o de Courbet. Basta recordar un célebre ejemplo: el grabado de Daumier titulado *Rue Transnonain, le 15 avril 1834* (fig. 147) aparecida en la «Association lithographique mensuelle». La sangrienta represión de la revuelta republicana y los diversos sucesos acaecidos en la rue Transnonain aparecen sintetizados, por así decir, en el interior de la habitación de un obrero, vista a ras de tierra, y ocupada casi por entero por la figura de un hombre abatido, en fuerte escorzo, sobre el cuerpo de un niño, mientras que otros dos cadáveres aparecen parcialmente en el encuadre. Los sentimientos y las consideraciones que los escritores republicanos manifiestan en sus libros son recogidos, aquí, en una imagen elíptica de efecto inmediato. Es cierto, sin embargo, que la intención de Daumier no se limita a la representación de un solo caso, aunque éste sea sensacional: el grabado representa, con todo derecho, como dice el título, la calle Transnonian y no sólo a algunos de sus habitantes asesinados por las tropas de Thiers, de ahí que esta obra, y otras



147 - H. Daumier, Rue Transnonian, le 15 avril 1834.

148 - G. Doré, una calle del viejo París. «Veloces como el rayo, algunos soldados con un oficial al frente suben al segundo piso. Una sólida puerta de dos hojas ha cedido a sus esfuerzos, aún queda una puerta de cristales. Se presenta un viejo: «Somos gente pacífica, desarmada; no nos matéis», pero estas palabras mueren entre sus labios, y es atravesado por tres bayonetazos. Annette Besson se lanza en su ayuda desde una habitación contigua, un soldado se vuelve hacia ella, le hunde la bayoneta por encima de la mandíbula y dispara un tiro de su fusil que esparce fragmentos de la cabeza por las paredes. El joven Henri Larivière, que la seguía, es alcanzado tan de cerca que se prenden fuego sus ropas y el plomo penetra profundamente en uno de sus pulmones. Sin embargo, sólo está herido, y un bayonetazo le arranca la piel de la frente dejando su cráneo a la vista; en este momento también es atacado por detrás y en su espalda quedan las huellas de siete heridas distintas. La habitación es un lago de sangre: el señor Breford padre, a pesar de sus heridas, se refugia en una alcoba, a donde le siguen los soldados, mientras que la señora Bonneville, de pie en un charco de sangre, les grita, tratando de cubrirle: «Toda mi familia yace a mis pies, no hay nadie más a quien matar, sólo quedo yo» y cinco bayonetazos atraviesan sus manos» (declaración de la señora Poirier-Bonneville sobre los sucesos del 15 de abril de 1834).

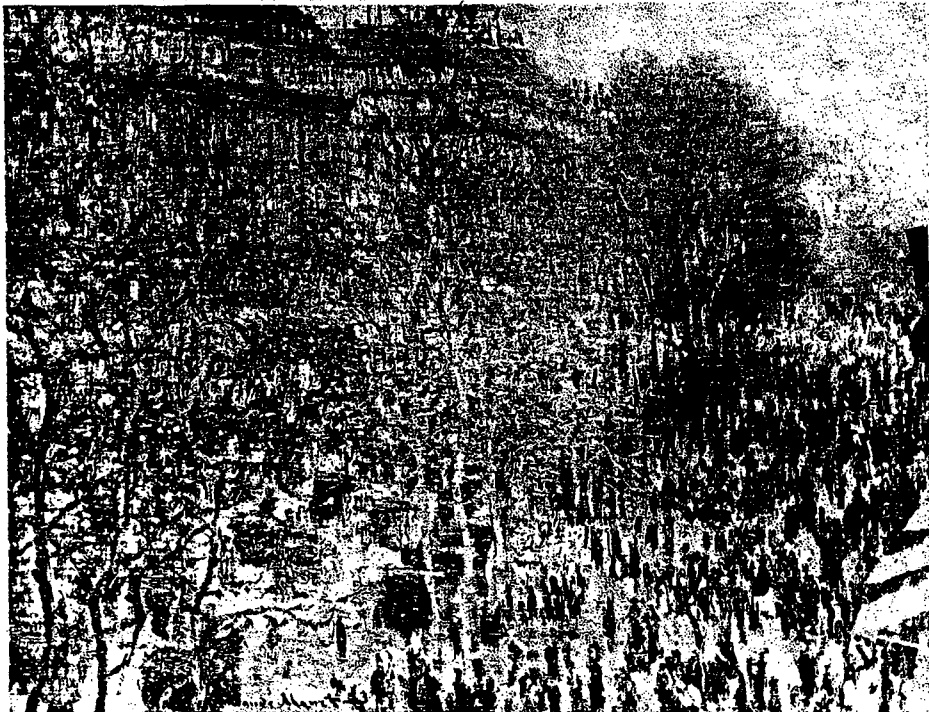


149 - C. Monet, La estación de Saint-Lazare, 1877.

muchas de su género, deba ser considerada como pintura de ambiente, aunque sólo sea a nivel de metáfora: La moderna pintura de ambiente, basada en una adhesión consciente a la nueva realidad, tiene su punto de partida en estas imágenes más que, por ejemplo, en los grabados de G. Doré que, precisamente en esta época, reproduce las calles del viejo París mirándolas como escenarios románticos (fig. 148).

Sólo con la llegada del impresionismo el paisaje de la nueva ciudad recibe una adecuada representación artística. Como se ha hecho notar muchas veces, el impresionismo es pintura urbana por excelencia, no sólo

porque pinte preferentemente imágenes de la ciudad o de la periferia, sino porque capta, con penetración, aunque ignorada por los críticos y escritores de la época, el carácter del ambiente urbano: la continuidad de sus espacios, todos comunicantes, abiertos unos hacia otros, y nunca acabados en una perspectiva unitaria autosuficiente; la composición por repetición de elementos iguales, calificados de modo siempre diverso y, por ello, dinámicamente por sus relaciones con los elementos circunstantes; la nueva relación entre el cuadro arquitectónico, que de cerrado ha pasado a abierto e indefinido, y el tráfico de los hombres, de los vehículos;



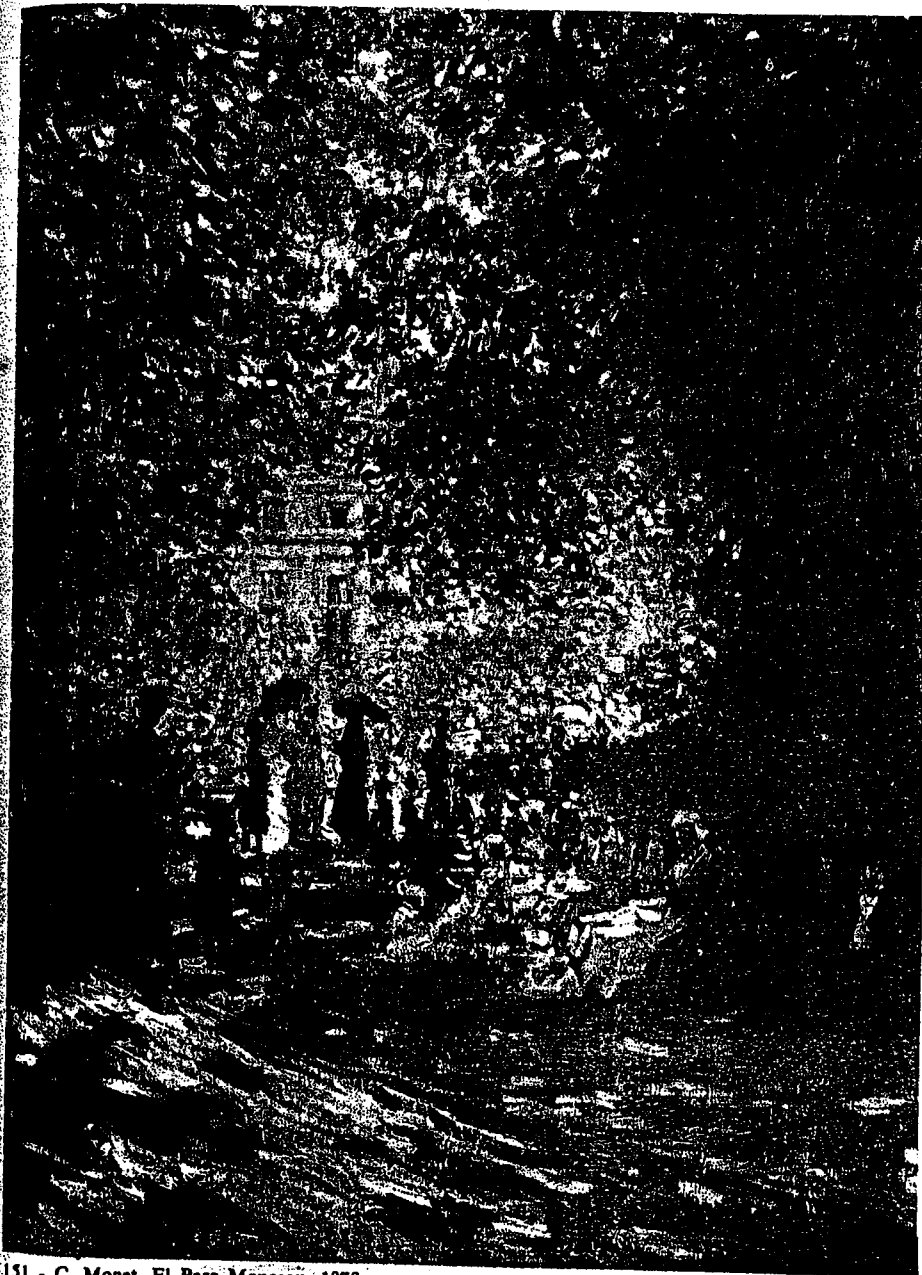
150 - C. Monet, Boulevards des Capucins, 1873.

la renovada unidad entre arquitectura y decoración callejera y, en general, el sentido del paisaje como una masa compacta de apariencias todas igualmente importantes, pero perpetuamente fluyentes y mutables (figuras 150-152).

A menudo, con su seguridad de percepción, Monet, Renoir y Pissarro sacan a la luz no sólo los aspectos positivos, sino también los negativos de la nueva ciudad; las fachadas minuciosas de las calles haussmannianas son reducidas, justamente, a una rítmica alternancia de zonas claras y oscuras, desen-

focando resueltamente todo el aparato decorativo, que sólo sirve para dar a los edificios un convencional decoro; la masa que recorre los *grands boulevards*, repetida por las diferenciadas arquitecturas del fondo se amontona como un ejército de sombras iguales, no diferenciada de las masas de árboles y vehículos.

La mayor o, mejor, la total apertura de estos pintores hacia cualquier sujeto natural o artificial, consigue recuperar la unidad del paisaje, rota por las intervenciones de la ciudad industrial; falta todavía la intensidad y la



151 - C. Monet, El Parc Monceau, 1878.

ría, partiendo de los hechos visibles para llegar a las causas ocultas.

En algunos párrafos hay ya el presentimiento de estas consecuencias, por ejemplo cuando describe las dificultades que se encontrarían al imitar la complejidad orgánica de un ambiente antiguo:

¿Pero, se podría verdaderamente concebir y construir en el tablero de dibujo las mismas bellezas que la historia ha producido a lo largo de los siglos? ¿Sería realmente posible experimentar un goce verdadero y sincero a la vista de esta espontaneidad mentirosa, de esta naturalidad artificial? Seguramente que no. Estos gozocs... están vedados a un nivel de civilización que no construye ya las cosas día a día, sino sólo a base de racionalidad en los tableros de dibujo. La vida moderna, como la técnica moderna de la construcción, no permiten ya copiar fiel y supinamente los sistemas de ordenación urbana antiguos: hay que tener el valor de reconocer esto abiertamente, si no queremos caer en fantasías sin esperanza. Los modelos de los antiguos deben revivir hoy de modo muy distinto a la pura copia, por conciencia que fuese; solamente estudiando lo que hay de esencial en sus creaciones y buscando, si ello es posible, la forma de adaptar a las modernas condiciones lo que en sus obras hay de más significativo, podremos esperar arrancar, de un terreno que ha llegado a ser aparentemente estéril, una semilla que pueda volver a germinar.⁵

Estas palabras, verdaderamente modernas y actuales, que podrían aplicarse a muchos barrios de nuestros días de viviendas subvencionadas, donde la complicación y el aspecto orgánico se han conseguido artificialmente con el dibujo, sin ninguna correspondencia con las modalidades técnicas y administrativas de la iniciativa.

3. El movimiento de las ciudades-jardín

El movimiento de las ciudades-jardín de Howard tiene dos fuentes, relacionadas entre sí: por un lado, la tradición utópica

⁵ C. SITTE, *op. cit.*, pág. 134.

de la primera mitad del XIX, especialmente la de Owen, entendida como comunidad perfecta y autosuficiente, síntesis de campo y ciudad, con los significados sociales que se le han añadido tradicionalmente; por otro lado, el concepto de la vivienda unifamiliar con jardín, que es un poco la reducción de la tradición precedente según la cultura victoriana en la segunda mitad del siglo, poniendo el acento, sin embargo, en la *privacy*, no en las relaciones sociales: un intento de sustraer la vida familiar a la promiscuidad y desorden de la metrópoli y de realizar —digámoslo así— el máximo de ruralización compatible con la vida ciudadana.

Este ideal se encuentra expresado ya en Ruskin: «Calles bien limpias con campos libres en derredor; un cinturón de hermosos jardines y huertos, de forma que se pueda llegar a ellos desde cualquier punto de la ciudad, en pocos minutos de paseo, aire perfectamente puro, hierba y un horizonte lejano».⁶ El propio Ruskin funda en 1871 la Saint Georges Guild, para construir un suburbio-jardín en las cercanías de Oxford, pero la iniciativa fracasa. Un admirador suyo, M. Lever, fabricante de jabón, consigue llevar a cabo este proyecto en 1887, cerca de Liverpool, en Port-Sunlight: un grupo de seiscientos chalets, en estilo gótico, en un terreno de 50 hectáreas, reunidos en pequeños grupos y rodeados de jardines y huertos, que se alquilan, a precios módicos, a los empleados de la empresa.

En 1895, el fabricante de chocolate G. Cadbury realiza un experimento análogo, en Bournville, cerca de Birmingham: 500 viviendas en un terreno bastante más grande, cerca de 180 hectáreas, sin prescripciones de estilo, pero fijando una proporción a guardar entre terrenos y construcciones.

A partir de 1898 las iniciativas se multiplican, por influencia de Ebenezer Howard (1850-1928) y su movimiento. Tiene el mérito de haber formulado una teoría cohe-

⁶ J. RUSKIN, *Sesam and Lily* (1865), cit. en P. LAVÉDAN, *Histoire de l'urbanisme, époque contemporaine*, París, 1952, pág. 139.

rente, apartando estas experiencias de la arbitrariedad de los contratistas particulares; al mismo tiempo cierra la línea de pensamiento de los utópicos, separando la parte abstracta e irrealizable de la realizable y distinguiendo razonadamente qué aspectos de la vida urbana es indispensable colectivizar y cuáles se deben dejar a la iniciativa privada.

Howard plantea este razonamiento: la propiedad privada de los terrenos edificables produce un valor creciente de los terrenos, desde la periferia hasta el centro de las ciudades, e induce a los propietarios de los terrenos urbanos a una explotación intensiva, densificando los edificios y congestionando el tráfico en las calles; por otra parte, la concentración de intereses da lugar a un crecimiento ilimitado de las ciudades y la congestión se extiende sobre un área cada vez mayor, alejando cada vez más el campo. Si se pudiera eliminar la especulación privada, los edificios podrían esparcirse en zonas verdes; desaparecería también el incentivo para un crecimiento ilimitado y las dimensiones de las ciudades podrían establecerse adecuadamente, de tal forma que se pudiese llegar al campo por medio de un simple paseo. Así, según Howard, se podrían ligar las ventajas de la ciudad —la vida de relación, los servicios públicos— con las ventajas del campo —las zonas verdes, la tranquilidad, la salubridad, etc.—. Nace la idea de la ciudad-jardín.

Howard es un empleado del Tribunal de Londres a quien, leyendo un libro de Bellamy sobre el movimiento cooperativista americano⁷ —tal como cuenta él mismo—, se le ocurre la idea de aplicar estos principios, a escala reducida, a una ciudad experimental. Expone su idea en un folleto, publicado en 1898 con el título *Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform*;⁸ en el mis-

⁷ E. BELLAMY, *Looking Backwards, 2000-1887*, Boston, 1888.

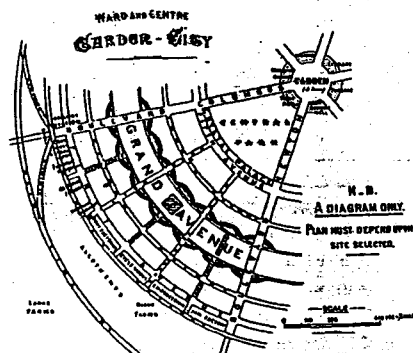
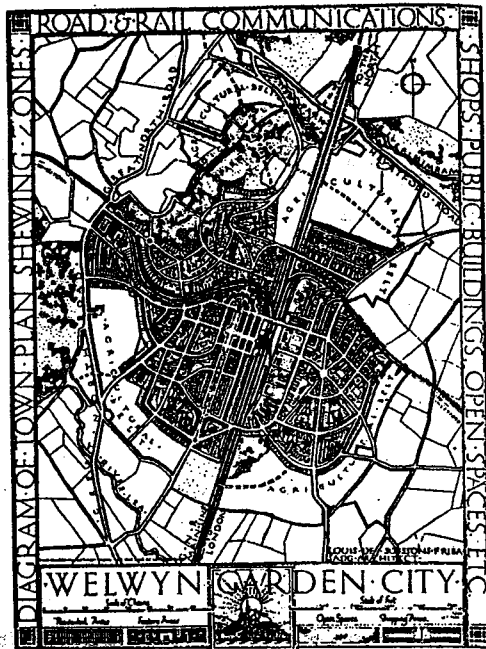
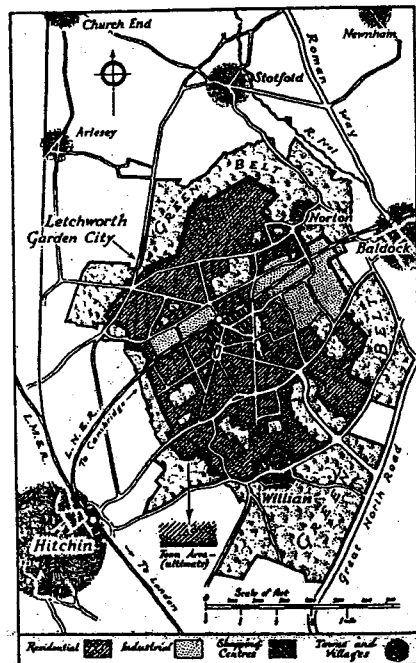
⁸ Reeditado en 1902, con el título *Garden Cities of Tomorrow*; trad. cast. en C. AYMONINO, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, ed. G. Gili, Barcelona, 1972.

mo año funda una sociedad, la Garden city and townplanning association, y publica una revista, tratando de crear un movimiento de opinión pública.

En el libro, Howard describe la futura ciudad y traza, incluso, algunos dibujos, pero aconseja que se los considere como simples esquemas, dado que el proyecto deberá adaptarse al lugar escogido (fig. 394); no siendo un técnico, se extiende, sobre todo, en los detalles financieros de la iniciativa e insiste sobre su carácter de propuesta concreta, no de concepción ideológica. La ciudad-jardín estará dirigida por una sociedad anónima, propietaria del terreno, pero no de las viviendas, de los servicios ni de las actividades económicas; cada cual será libre de regular su vida y sus negocios como crea conveniente, sometiéndose únicamente al reglamento ciudadano y recibiendo a cambio los beneficios de una convivencia regulada. Howard no está libre, sin embargo, de la idea tradicional de que la nueva ciudad deba ser autosuficiente y basarse en un equilibrio armónico entre industria y agricultura, por ello supone que la ciudad-jardín ocupará, con viviendas e industrias, una sexta parte del terreno disponible, destinándose el resto a la agricultura y disponiéndose en torno al núcleo urbano un cinturón de fábricas, dependientes también de la misma autoridad.

En 1902 funda la primera sociedad y al año siguiente inicia la construcción de la primera ciudad-jardín, Letchworth, a unos cincuenta kilómetros de Londres (figs. 392, 395 y 396); trazan la planta B. Parker y R. Unwin, la red viaria y las instalaciones son construidas por la sociedad, y los terrenos cedidos en alquiler por un período de noventa y nueve años. El reglamento es sumamente minucioso; no sólo se ordena la relación entre casas y jardines, el tipo de vallas, de cultivos, etc., sino que la Compañía establece también la prohibición de abrir negocios en locales destinados a vivienda, la obligación de cambiar de zona a los artesanos que quisieran convertirse en pequeños o medios industriales, la limitación del número de pro-

BENEVOLO, Leonardo. *Historia da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1989.



392, 393 (arriba) - Planos originales de Letchworth (B. Parker y R. Unwin, 1902) y de Welwyn (L. de Soisons, 1919).

394 - Esquema teórico de la Garden city (de E. Howard, Tomorrow).

395 - Letchworth, el centro comercial.

fesionales no sólo en la ciudad sino en cada barrio, con objeto de que cada uno tenga suficiente clientela, el control de la cría de animales domésticos para que no molesten a los vecinos, la prohibición de fijar carteles fuera de los lugares establecidos, la prohibición de establecer industrias humeantes o contaminantes; la prohibición de hacer sonar sirenas a la entrada y salida del trabajo en las fábricas y la de tocar campanas en las escuelas y en las iglesias.

El cinturón agrícola se reduce a menos de la mitad con respecto al proyecto teórico de Howard. La ciudad está prevista para 35.000 habitantes, pero se puebla muy lentamente y treinta años después no llega ni siquiera a la mitad de los habitantes previstos; tampoco la suscripción de capital llega a cubrirse totalmente y la Sociedad tiene que emitir obligaciones, de forma que la propiedad del suelo no la detenta la colectividad de los habitantes, sino que acaba en manos de accionistas del exterior.

En 1919, tras la guerra mundial, Howard hace el segundo intento; funda una segunda Sociedad y empieza la construcción de la ciudad de Welwyn, casi a mitad de camino entre Letchworth y Londres (figs. 393 y 397-401). Se elige un terreno más pequeño, el cinturón agrícola se reduce aún más y se prevé una población de 50.000 habitantes. Por otra parte, la Sociedad se encarga de construir las casas, alquilándolas después durante 999 años, y concede el monopolio del comercio a una Compañía controlada.

Esta vez el éxito es más rápido; Welwyn alcanza los 35.000 habitantes antes de la segunda guerra mundial; sin embargo, este progreso se debe probablemente a razones distintas de las que Howard pensaba: la proximidad de Londres y la posibilidad de residir en la ciudad-jardín, trabajando en la metrópoli. Así, la autosuficiencia prevista por Howard se muestra no sólo irrealizable, sino perjudicial para el éxito de la ciudad-jardín. El cinturón agrícola se reduce progresivamente, pierde toda importancia económica y, tanto en Letchworth como en Wel-

wyn, se reduce a una pantalla verde, para garantizar los límites impuestos a la ciudad.

Así, la ciudad-jardín se demuestra vital, a diferencia de las utopías anteriores, pero se reduce finalmente a una ciudad como las demás, sometida a la atracción de la metrópoli, de tamaño inestable y con un ordenamiento del suelo no distinto del habitual. Queda la huella agradable de la concepción originaria en la elegancia de los trazados de las calles, en la uniformidad de los edificios, en la distribución de las zonas verdes.

Lo mismo puede decirse de los habitantes. Al principio de los dos experimentos, según Purdom «un nuevo espíritu, enérgico, reinaba entre los primeros habitantes de ambas ciudades»; los de Letchworth son:

...un encuadernador de libros, un historiador católico, un especialista en William Blake, varios poetas y filósofos, deformadores sociales diversos, varios actores y cantantes, cinco o seis pintores, un constructor de edificios, no pocos eclesiásticos reñistas, un ornitólogo, un anarquista, periodistas, socialistas, químicos, enfermeras, médicos, etc.⁹

Todos tienen conciencia de constituir una comunidad *sui generis*, así, por ejemplo, la asamblea de los primeros habitantes de Letchworth decide prohibir la apertura de locales de bebidas alcohólicas y pone otras limitaciones no habituales en la vida pública y privada. Sin embargo, con el paso del tiempo, y con el aumento de la población, las dos comunidades acaban por parecerse cada vez más a las de los habituales suburbios de Londres, tanto que hoy se componen, sobre todo, de obreros de las industrias que han surgido, entre tanto, en los alrededores.

El movimiento de Howard tiene una gran influencia en Europa. A partir de 1900, un gran número de suburbios de las principales ciudades de Europa adoptan la forma de ciudad-jardín —entre las principales, la mencionada Margarethenhöhe de los Krupp, en

⁹ C. B. PURDOM, *Building of Satellite Towns*, Londres, 1925.

Essen (1906) (fig. 402); Hampstead, en las proximidades de Londres (1907); y, después de la guerra, las Cités - jardin des Chemins de fer du Nord, en Francia (1912-14); Floreal y Logis, en la periferia de Bruselas (1921); Monte Sacro, en Roma (1920); Radburn, cerca de Nueva York (1928); y, después de 1932, las *greenbelts* americanas—. El término de ciudad - jardín se debe entender con las limitaciones mencionadas, esto es, no se trata de ciudades, sino de barrios satélites de una ciudad, dotados de una favorable relación entre edificios y zonas verdes y sujetos a determinados vínculos, para respetar el carácter del ambiente.

Conviene hacer una distinción clara, para emitir un juicio histórico, entre la teoría de Howard y sus consecuencias. Howard, como los utópicos de la primera mitad del siglo XIX, se propone resolver el problema de la ciudad, es decir, la organización de una comunidad autosuficiente, tanto en recursos económicos como en equipamiento de servicios; en el curso de esta investigación se plantea un problema distinto y más complicado: la organización de un submúltiplo de la ciudad. La mayor complicación reside en el hecho de que el problema de la ciudad es un problema de máximos: se trata de proporcionar a la comunidad todo lo que le sirve para satisfacer sus diversas exigencias; el problema del barrio, en cambio —si no se entiende en sentido puramente cuantitativo— es un problema de grado: se trata, de hecho, de localizar, dentro de la ciudad, una unidad menor de tamaño adecuado y determinar qué servicios y qué actividad conviene ofrecer a esta escala y cuáles, por el contrario, a escala ciudadana. Desde este punto de vista, no tiene importancia el hecho de que el barrio se componga a base de casas unifamiliares esparcidas o de casas colectivas densificadas.

El mérito de Howard radica en haber puesto de manifiesto este problema, aunque sus intenciones fueran otras. Hasta ahora la ciudad había sido concebida como un cuerpo compacto e inarticulado; entre la familia y el resto de los ciudadanos —en términos de

urbanismo, entre el apartamento y la ciudad— hay «el inmenso vacío» de que habla Tocqueville,¹⁰ ya que los procesos de crecimiento de las ciudades industriales han eliminado cualquier unidad intermedia, de la misma forma que, en terreno político, el pensamiento liberal se ha propuesto abolir todas las estructuras intermedias entre el ciudadano y el poder del Estado. A partir de Howard, se plantea el problema de cubrir este hueco con una adecuada jerarquía de unidades urbanísticas y restituir en la ciudad una articulación correcta. En este sentido, el pensamiento de Howard se adelanta a su tiempo y anticipa uno de los problemas fundamentales de la urbanística moderna.

Se le puede achacar, en cambio, haber liquidado la herencia ideal de los utópicos y haber puesto en segundo término el problema de la ciudad, como lugar donde se integran entre sí todas las actividades humanas. Howard proyecta una nueva ciudad, pero la concibe de forma demasiado restrictiva, con los caracteres y los servicios de un barrio, y atribuye una pretendida autosuficiencia a estas unidades híbridas, sugiriendo la idea de desmembrar la ciudad tradicional en otros tantos fragmentos distantes entre sí y autónomos.

De aquí nace una corriente de pensamiento —Geddes, Mumford, Gutkind— que conserva una repugnancia ruskiniana por la gran ciudad y predica el fin de las metrópolis, que deben sustituirse por asentamientos esparcidos en un vasto territorio,¹¹ y nacen algunas fórmulas, tales como el «barrio autosuficiente», que tanto han pesado sobre la urbanística contemporánea, escondiendo la verdadera naturaleza de los problemas. De hecho, sólo de la ciudad puede decirse que sea autosuficiente con alguna aproximación; para el barrio, el problema presenta dos aspectos com-

¹⁰ CH. A. TOCQUEVILLE, *L'antico regime e la rivoluzione* (1856), trad. it., Turin, 1947, pág. 97.

¹¹ P. GEDDES, *City Development*, Edimburgo, 1904; L. MUMFORD, *The Culture of Cities*, New York, 1938, trad. cast., Emecé ed., Buenos Aires, 1957; E. A. GUTKIND, *The Expanding Environment*, Londres, 1953.



396 - Letchworth, vista aérea.

plementarios, la autonomía y la integración, que se limitan recíprocamente.

Este fallo del pensamiento de Howard se pone de manifiesto, incluso, en el tono de su argumentación. En el padre de la ciudad-jardín se observa cierto matiz de mezquindad frente a la generosa apertura de Owen; traslada a un nivel de realidad a la ciudad,

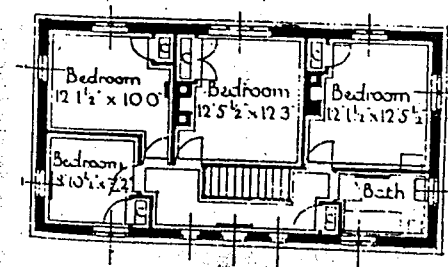
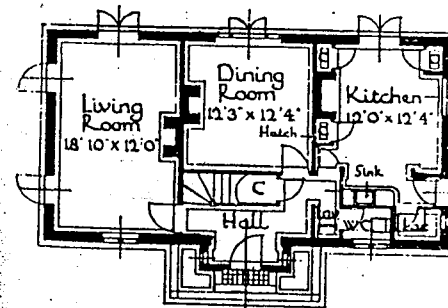
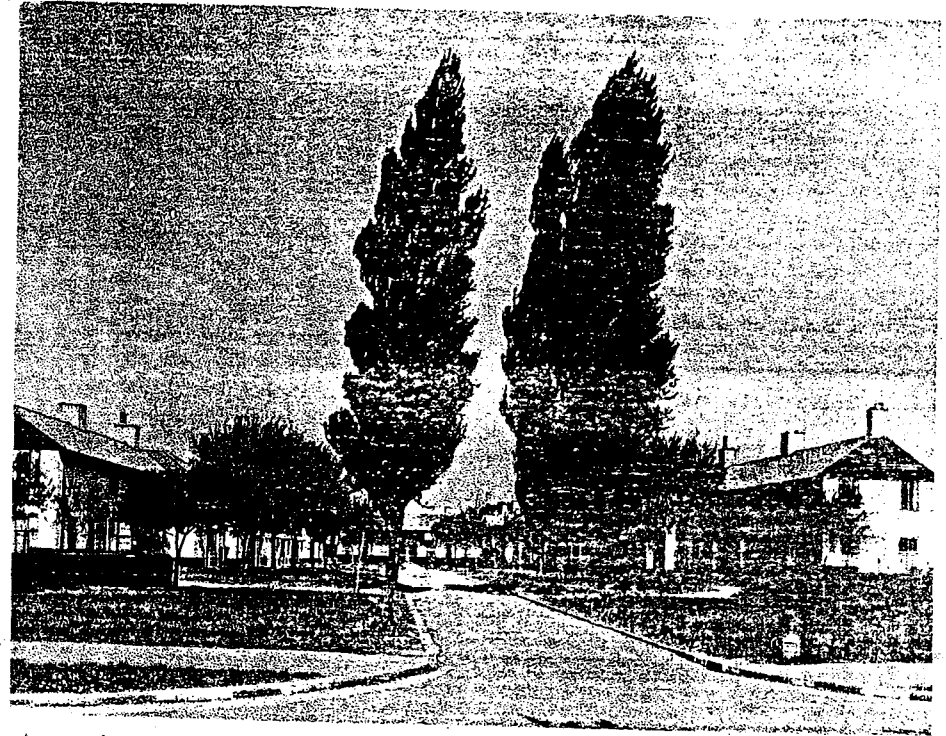
pero en esta operación se pierde algo fundamental. Los paralelogramos de Owen son fantasías, pero contienen un requerimiento revolucionario que la burguesía eduardiana sólo puede asimilar disminuyéndolo de forma tal que deje de ser socialmente peligroso.

Los caracteres formales de la ciudad-jardín reproducen fielmente las ventajas y los



397, 398, 399 - Welwyn, aspectos de la edificación residencial.

400, 401 (en la página de la derecha) - Welwyn, una calle y uno de los tipos de edificio (de P. Wolf, *Wehning und siedlung*, 1926).



defectos de su planteamiento: Howard no se ocupa de la arquitectura y deja indeterminado el trazado de la ciudad y el estilo de los edificios; los arquitectos que trabajan con él, embebidos en el medievalismo de Shaw, proyectan planimetrías sinuosas y edificios neo-medievales, haciendo uso, sin embargo, de la libertad ecléctica y combinando entre sí las referencias a diversos estilos del pasado. En los numerosos barrios que imitan los modelos de Howard, esta receta se lleva hasta el exceso, las planimetrías llegan a ser laberínticas y la contaminación de estilos desatada. Es el ambiente que Chesterton describe satíricamente en 1908, al principio de *El hombre que fue jueves*.

El barrio de Saffron Park surgía a poniente de Londres, rojo e irregular como una nube vespertina. Estaba construido, de pies a cabeza,

con ladrillos vivaces; la silueta de sus tejados en el cielo era fantástica y su plano regulador extravagante; se trataba del último hallazgo de un especulador de la construcción, que definía su propia arquitectura isabelina unas veces, y Reina Ana, otras, probablemente según algún vago convencimiento de que ambas soberanas eran una misma persona.¹²

Pero este romanticismo fuera de tiempo y este amor por lo pintoresco llevan, por otros caminos, a importantes resultados culturales; de hecho, se habitúan los arquitectos a considerar el paisaje urbano como un todo orgánico, encaminan su atención hacia la multitud de hechos accesorios —pavimentación de las calles, arbolado, vallas, bancos de jardín, carteles, instalaciones de iluminación, etcétera—, que integran la escena arquitectónica y modifican en gran medida el carácter ambiental; en definitiva, establecen las bases de la moderna teoría del *townscape*, del paisaje urbano.

Una forma de interpretar la ciudad-jardín, más sencilla y quizá más justa, sería dejar a un lado la teoría de la autosuficiencia y considerar sólo el deseo ruskiniano de vivir en un ambiente físico más agradable y sosegado, con mucho verde y el campo a pocos pasos (todo lo demás puede considerarse, en cierta medida, como una consecuencia, como una forma de arañonar los problemas sociales y económicos para evitar que se interfieran con los del paisaje). Los aspectos más importantes de las iniciativas de Howard son, quizá, los que conciernen al control paisajístico: los reglamentos de Letchworth y de Welwyn sobre vallas, cultivos, arbolado, conservación de los espacios públicos, cambios en la construcción admitidos y no admitidos, y ruidos a evitar.

4. La ciudad lineal de Arturo Soria

Arturo Soria y Mata (1884-1920) es un hombre de ciencia español, seis años mayor que Howard; durante la primera parte de

¹² G. H. CHESTERTON, *El hombre que fue juez*, 1908.

su vida se dedica a la política, junto a su profesor de matemáticas, Manuel Becerra, más tarde ministro. Después se dedica a los estudios técnicos, que se concretan en proyectos e invenciones, y en numerosas iniciativas industriales, derivadas precisamente de sus estudios.

Entre sus propuestas teóricas destaca la *ciudad lineal*, expuesta por primera vez en un artículo aparecido en el periódico «El Progreso» de Madrid, el 6 de mayo de 1882. Impresionado por la congestión de la ciudad tradicional, desarrollada concéntricamente en torno a un núcleo, Soria propone una alternativa radical: una cinta de ancho limitado y longitud ilimitada, recorrida, a lo largo de su eje, por una o más líneas férreas: «el tipo de ciudad casi perfecta sería aquella extendida a lo largo de una sola vía, en un ancho de 500 metros, y que llegara, si fuera necesario, de Cadiz a San Petersburgo, de Pekín a Bruselas».

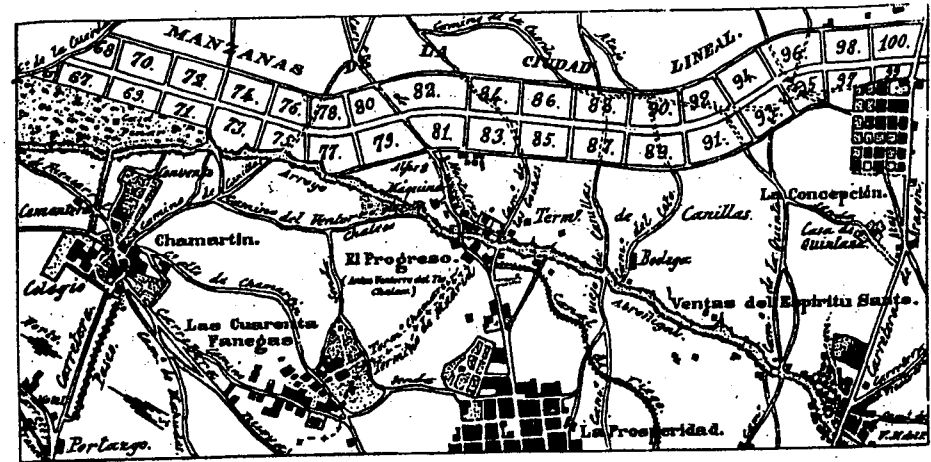
Este tipo de ciudad debería construirse a partir de una o más ciudades puntiformes actuales, pero podrá formarse inmediatamente una red de triangulación entre las mismas ciudades, organizándose una distribución de los asentamientos completamente distinta.*

La calle central debe tener una anchura mínima de cuarenta metros, estará dotada de arbolea y, por su parte central, recorrida por el ferrocarril eléctrico; las calles transversales tendrán una longitud aproximada de 200 metros y una anchura de 20 metros; los edificios sólo podrán ocupar una quinta parte del terreno, la parcela mínima comprenderá 400 m², de los cuales 80 se destinarán a vivienda y 320 a jardín. Soria piensa en una ciudad extensiva, de pequeñas villas aisladas: «A cada familia, una casa. En cada casa, una huerta y un jardín».

Se remite en el aspecto socio-económico a las teorías de Henry George¹³ y es cons-

* La superficie interior de los triángulos resultantes estaría dedicada a explotaciones agrícolas e industriales.

¹³ H. GEORGE, *Our Land Policy*, 1871, desarrollado en 1879 con el título *Progress and Poverty*.



402 - A. Soria, el primer tramo del suburbio lineal en torno a Madrid.

ciente de que para llevar a cabo su ciudad necesita disponer de nuevos instrumentos jurídicos para la dirección del suelo; en este aspecto el modelo de Soria recuerda al de Howard, precisamente porque supone un intento de eliminar, en el seno de una economía capitalista, los inconvenientes derivados de la organización capitalista de la propiedad del suelo.*

Más tarde, Soria trata de llevar a la práctica su modelo; proyecta una ciudad lineal extendida en forma de herradura, en torno a Madrid, de 58 kilómetros de longitud, entre los pueblos de Fuencarral y Pozuelo de Alarcón. Condición para esta iniciativa es la construcción de una línea de ferrocarril, empezada en 1890.**

* Con la intención de atajar la marea especulativa que pronto habría de iniciarse dentro de la ciudad moderna apunta: «En la ciudad, que no es obra del instinto sino producto del cálculo y de la reflexión, el precio más alto no estará en un solo punto, sino en una línea de extensión indefinida y, por tanto, niveladora de los precios y éstos disminuirán rápidamente a medida que se separen de los carriles a lo largo de las calles transversales, o sea en vez de círculos concéntricos, por líneas paralelas de la vía férrea.» Esta circunstancia lle-

Soria piensa que la empresa debe ser privada e independiente de cualquier control o subvención pública; precisamente por ello

varía consigo la supresión de segregaciones con origen en motivos económicos como las que hoy ofrecen nuestras ciudades. «En la ciudad lineal —añadía Soria— merced a esta brusca transición de precios de los terrenos, ricos y pobres vivirán juntos.»

** Si observamos las fechas de los primeros intentos europeos por instaurar una ciudad jardín, no pensada para el disfrute exclusivo de las clases adineradas, y lo comparamos con la de iniciación de las originales y revolucionarias teorías de Soria veremos la gran anticipación de éstas no sólo en cuanto al enunciado de su modelo lineal sino, casi sin excepción, en lo que se refiere a esta preocupación por socializar las *garden-cities*. Estas fechas son las siguientes:

- 1871: Ruskin fracasa en su propósito de edificar su suburbio-jardín.
- 1887: Lever lleva a cabo un grupo de 600 «villas» en Port-Sunlight, cerca de Liverpool.
- 1895: Cadbury construye 500 viviendas en Bournville, Birmingham.
- 1898: Howard inicia su movimiento.
- 1902: Unwin y Parker proyectan y construyen la ciudad de Letchworth, siguiendo las directrices de Howard.
- 1919: Se construye, asimismo, por iniciativa de Howard, la ciudad de Welwyn.